

Saab 9-5 Sedan 2005–09

NEVS-brevet onsdag 6 februari

1. Årets första stora bomb i bilvärlden
2. Skånskt elbilsbolag tar in miljoner via crowdfunding – siktar på lansering 2020
3. Teslas kaxiga säljmål ger risk för växtvärk
4. TV: Säkra Volvo V60 CC och heta Tesla Model 3
5. Engineering Explained testar Teslas autopilot – som inte är helt självkörande
6. Prov: Nya Audi A1 Sportback – liten men tuff
7. QUIZ: Vad kan du om Saab - de sista åren
8. Provkörning av Porsche Macan S
9. Uppdatering stoppade elbilen Nio – passagerarna strandade
10. Corvette Final Edition finns nu i Europa
11. Bugatti Chiron tömmer tanken på nio minuter
12. Ta en blund i Suzuki Jimny
13. 140 drömbilar från RM Sotheby´s Youngtimer Collection
14. Halverade investeringar i bilfabriker i Storbritannien
15. Nissan skrotar framtidsplan för X-Trail i Storbritannien
16. 100 skäl att hurra för Citroën
17. Abarth firar 70 år med specialversioner
18. Bentley firar 100 år med jubileumsmodell
19. Gamla racerbilar räddade från ett liv på museum
20. Grattis Dodge Dart!

SVENSKA DAGBLADET

1. Jonas Fröberg: Årets första stora bomb i bilvärlden

Av Jonas Fröberg Tis, 21.00

Kommentar
En kommentar belyser ett ämne ur flera infallsvinklar. Eventuella åsikter som uttrycks är skribentens egna.

Ska tusentals supersportbilar tillverkas i gamla Saab-fabriken – redan nästa år? Vad betyder det för Trollhättan? Många frågetecken återstår i tisdagens chockaffär, där Nevs blir ny storägare i Koeningsegg. SvD:s Jonas Fröberg reder ut vad vi vet – och inte vet.



Christian von Koenigsegg och hans fru Haldora som jobbat tillsammans i Koenigsegg under alla år tar nu ett nytt oväntat steg.

Vad har hänt?
Klockan 15.12 på tisdagen briserade årets första stora bomb i bilvärlden: Elbilstillverkaren Nevs, som köpte Saab Automobiles konkursbo, köper 20 procent av supersportbilstillverkaren Koenigsegg moderbolag för 150 miljoner euro, motsvarande 1,5 miljarder kronor. Tillsammans bildar de också ett nytt utvecklingsföretag för sportiga el- och hybridbilar.

Det nya samriskbolaget ska ägas till 65 procent av Nevs och resterande av Koenigsegg Automotive. Nevs investerar ytterligare runt 1,5 miljarder kronor i det.

Vad betyder det?
Det är en stor överraskning. Än ligger dimman tät och låt oss invänta den närmaste tiden för att få större klarhet. Men vi vet, enligt ett pressmeddelande från Koenigsegg, att de nya pengarna från Nevs ska användas för att utveckla Koenigseggsbilar "i något högre antal" än de 25-tal så kallade hyperbilar per år man nu gör.

Tar man bort allt fluff i affären får Koenigsegg i praktiken ett kapitaltillskott på 3 miljarder kronor att utveckla och producera bilar för. I gengäld ger man framförallt IP-rättigheter i det nya samriskbolaget som i praktiken tillfaller Nevs nya majoritetsägare kinesiska Evergrande.

3 miljarder kronor är lite i bilvärlden men väldigt mycket för Nevs, som bara för en månad sedan inte kunde betala sina leverantörer.

Nevs storägare Kai Johan Jiang säger till Affärsvärlden det smått häpnadsväckande att samriskbolaget redan nästa år ska tillverka "tusenstals Koenigsegg-bilar" i både Trollhättan, där fabriken i princip stått still sedan 2010, och i Ängelholm.

Det finns visserligen ett antal nya bilmodeller som Nevs jobbar med som läckt på nätet som har design från de sista Saab-modellerna – men det är i dag bara lermodeller. Klart är i alla fall, enligt Koenigseggs pressmeddelande, att man ska gå in i nya marknadssegment. Det skulle mycket väl kunna vara fyrsitsiga kompetenta sportbilar

Allt hänger ihop med Nevs nya storägare, det kinesiska fastighetsbolaget Evergrande som nyligen blev störste ägare i Nevs med 51 procent – som nu verkar kunna erbjuda pengar.

Vilka är fallgroparna?

De är många. De ska nu jobba fram en affärsmodell som håller. Framförallt måste det finnas pengar hos Nevs huvudägare Evergrande – som tidigare stoppat investeringar hos elbilstillverkaren Faraday. Där är det kanske största frågetecknet. Koenigsegg riskerar framförallt hela sitt rykte. Vi ska komma ihåg att Nevs har en historik av att i åratal utlovat stora projekt med kinesiska investerare som sjunkit ihop som suffléer.

Vad får Koenigsegg ut?

Pengar, och enligt planen tillverkning av sportbilar där man lierar sig med Nevs. Men kanske även tillgång till Kinamarknaden genom det återförsäljarnät som Evergrandes har ett ägande i.

Men det är en sak att tillverka superexklusiva sportbilar som kostar 20–30 miljoner konor – vilket Christian von Koenigsegg i sitt livsprojekt nu gör extremt framgångsrikt. (År 2017 omsatte han 221 miljoner kronor och hade en vinstmarginal på 15 procent).

Men att börja tillverka exklusiva elbilar i mindre serier enligt den knapphändiga information som finns är en betydligt tuffare affär att få ihop.

Det är ett vågat och kul beslut av Christian von Koenigsegg som nu sitter på ett välmående bolag med rykte att göra världens bästa supersportbilar. Han skulle kunna stanna där. Det här blir väldigt mycket jobb och innebär stora utmaningar – och framförallt kräver det mycket mer kapital än det som hittills presenterats.

Var det överraskande?

Ja, men de båda bolagen har haft diskussioner om möjligt samarbete i åratal, enligt flera uppgifter om både chassi och en möjlig elbil. Men då var premisserna motsatta: Det välmående Koenigsegg skulle gå in och hjälpa Nevs som länge befunnit sig i penningknipa. Christian von Koenigsegg har alltid haft ett gott öga till både Saab Automobile och Nevs.

Många minns att Christian von Koenigsegg frontade en investerargrupp 2009 som skulle köpa Saab Automobile AB av GM. Det var ett mycket ambitiöst försök med färdig affärsplan. Den som stod för de mesta pengarna var amerikan och hette Augie K Fabela. Men när Saabs ägare GM trilskades allt mer höll inte tidsplanen och till slut var man tvungen att dra i stoppsnöret den 24 november 2009 – och istället köpte Victor Muller Saab, tog i princip över affärsplanen och konkursade 2011.

Om detta nya nu blir verklighet kan det ses som ett sätt att sluta cirkeln. Det känns om mycket hjärta i denna affär. Vi får se hur mycket verkstad det blir.

Jonas Fröberg

DiGITAL

2. Skånskt elbilsbolag tar in miljoner via crowdfunding – siktar på lansering 2020

Fredrik Björkman lördag 2 februari 2019 kl. 13:00

Elbilsbolaget Uniti har tagit in nytt kapital för att fortsätta mot målet att lansera sin model One under nästa år.



Unitis model One

Lundabaserade elbilsbolaget Uniti har stängt en ny crowdfunding-runda på strax över 16 miljoner kronor.

Pengarna ska användas till att fortsätta utveckla bolagets första modell One där målet är att få ut en förproduktionsmodell, som ska kunna testas och köras i riktig miljö, under året i år.

”För ett år sedan gick vi över till att det ska vara en vanlig personbil. Då måste vi ändra den, till exempel måste vi ha en ratt i stället för en joystick och backspeglar måste sitta på en specifik plats”, säger Unitis marknadschef Robin Eriksson.

Läs mer: Stort intresse för Lunda-Tesla – får råd av Koenigsegg

Under förra året flyttade bolaget delar av verksamheten till Silverstone i England för att fortsätta utveckla modellen.

Enligt Robin Eriksson har bolaget strax över 3 000 förbeställningar, som inte är bindande, på sin första modell. Priset ligger på från 22 000 euro, motsvarande strax under 230 000 kronor.

”Vi får in cirka 15 beställningar i veckan, utan att arbeta aktivt med försäljning”, säger Robin Eriksson.

Just nu pågår diskussioner med underleverantörer och partnerskap med bolag som kommer bygga bilen för Unitis räkning, inga planer på någon egen fabrik finns alltså för tillfället. Tanken är att kunna leverera de första modellerna till kunder i slutet av 2020.

Uniti har tidigare använt sig av crowdfunding för att få in kapital. Men lika mycket som man får in kapital får man också in ett större engagemang kring bolaget och bilmodellen, menar Robin Eriksson.

”Vi är även engagerade med affärsänglar och VC-bolag, men vi ser det här som en community-engagerande del. Vi vill få in folk runt om i världen som är engagerade, ett effektivt sätt att göra det på är att köra crowdfunding.”

När kommer ni behöva gå till riskkapital för att öka kassan än mer?

”Det är egentligen pågående hela tiden. Vi kommer fortsätta söka pengar fram till att vi börjar generera intäkter.”

Du missar väl inte...



Stort intresse för Lunda-Tesla – får råd av Koenigsegg



Lunda-Teslan ute på vägarna – värvar ny utvecklingschef



Svenska Uniti bygger sin eldrivna citybil i England – Sverige får vänta

NyTeknik

3. Teslas kaxiga säljmål ger risk för växtvärk

Felix Björklund 2019-01-31 13:01

Upp emot 400 000 bilar och stabil vinst. Elon Musk tror att 2019 kommer att vara ett kanonår för Tesla. Men risken för växtvärk är överhängande och analytiker förutspår att märket kan få rejäla serviceproblem.



När Tesla kvartalsrapporterade under onsdagen så var det en blandad kompott man levererade. Bolaget missade de förväntade målen, dock kunde tillverkaren uppvisa en högre omsättning. Men tro inte att den färgstarke Elon Musk lät ett beigedoftande resultat lägga sordin på stämningen. Nej, han slog på stora trumman och gav prognosen att man kommer leverera 360.000 till 400.000 nya bilar under 2019. Siffror som innebär en tillväxtökning på 45-65 procent jämfört med i fjol. Därtill förutspår han att man kommer gå med vinst varje kvartal framöver.

– Till och med om det blir recession ligger den globala efterfrågan på över 500 000, sade Elon Musk under ett konferenssamtal efter rapporten. Varje år bygger vi lika många bilar som vi gjort under alla tidigare år, vi förväntar oss att leveranserna i år kommer att vara 50 procent högre än i fjol.

Ett frågetecken i ekvationen är dock hur Tesla menar att de ska hinna bygga alla dessa bilar. Man har haft rätt rejäla produktionsproblem och kvalitetsbrister och för bara två veckor sedan varslade man sju procent av sin arbetsstyrka.

Analytiker inte lika övertygade

Enligt brittiska the Guardian utgör många av de som fått beskedet att de inte ska vara kvar företagets mest erfarna bilbyggare. Lägg till detta att Elon Musk sagt att Shanghai-fabriken man påbörjade bygget av den 7 januari redan i år ska börja leverera bilar, och det blir inte lättare att få ihop det.

Men vad kommer då allt det här sammantaget ge för effekter? En hel del analytiker är i vanlig ordning inte alls lika övertygade om Teslas lysande framtid som herr Musk. Detta då den större volymen, leder till en större kostym – och detta i sin tur till ett större ansvar även efter att bilarna lämnat fabriken.

Läs mer: [Transportstyrelsen kan stoppa försäljning av Teslabilar]

Detta samtidigt som de modeller som nu rullat i flera år börjar göra sig påminda i serviceledet. För även om Tesla påstår att 80 procent av alla reparationer kan utföras utanför ett servicecenter – har väntetiderna för att få komma till verkstäderna blivit långa. Tillverkaren tog förvisso upp serviceproblem som en del under sin kvartalsredovisning och sade då att det var topprioriterat.

Så det återstår att se om 2019 blir den enorma succé som Tesla förutspår, eller om det blir ett år då tillverkaren måsta axla den ansvarsmantel som övriga biltillverkare har – och se till att eftermarknaden fungerar?

RELATERADE ARTIKLAR

Musk: Teslas försäljning ska öka med 50 procent i år

Transportstyrelsen: Inget försäljningsstopp för Teslabilar

Efter kritiken – Tesla ändrar priserna på superchargers igen

Experten: Därför är det svårt att komma ikapp Tesla

Musk har inlett bygget av Gigafactory i Shanghai

ALLT OM BILAR

4. TV: Säkra Volvo V60 CC och heta Tesla Model 3

Jan-Erik Berggren publicerad 1 feb 2019 13:00

Volvo V60 CC och Tesla Model 3 toppar veckans nyheter från Allt om bilar, Men vi avslöjar också en ny svensk bilsatsning och en fräck elmotorcykel. Dessutom avslöjar vi att en sportikons begagnade bil är till salu.



FILM:* *https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/har-ar-veckans-hetaste-bilnyheter-6/

5. Engineering Explained testar Teslas autopilot – som inte är helt självkörande

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-02-02, 10:59, uppdaterad 2019-02-02, 14:10

Är det autopilot verkligen värd 55.000 kronor extra? Jason Fenske på Engineering Explained förklarar systemet och ger sitt svar.



Jo, man kan släppa ratten, men bara kortare stunder.

***FILM*: https://youtu.be/mBDfzQFhh1U**

Jason Fenske på YouTube-kanalen Engineering Explained har köpt en Tesla Model 3, vilket ledde till ett ganska kritiskt inlägg om byggkvalitet. Den bilen blev dock inte gammal i garaget, kort efteråt bytte Jason till en Model 3 Performance istället.

Den här filmen handlar dock inte om prestanda, utan om Teslas autopilot. Jason Fenske på Engineering Explained går igenom funktionerna i detalj och berättar om hur tolv parkeringssensorer, åtta filmkameror och en radar samarbetar.

Om man ska beställa en Tesla Model 3 är filmen informativ. Den konkreta frågan är ju hur prisvärt systemet egentligen är? Uppgraderad autopilot till Tesla Model 3 kostar 55.000 kronor i Sverige vid beställning, 77.000 om man vill låsa upp funktionen i efterhand.

Beslutet är i allra högsta grad personligt. En faktor som man måste väga in är vilka funktioner som kommer i framtiden. Om några år kan autopilot innehålla många fler säkerhetshöjande funktioner, och då kan det vara lite snopet att sitta utan och behöva betala nästan 80.000 kronor för att få tillgång till autopilot.

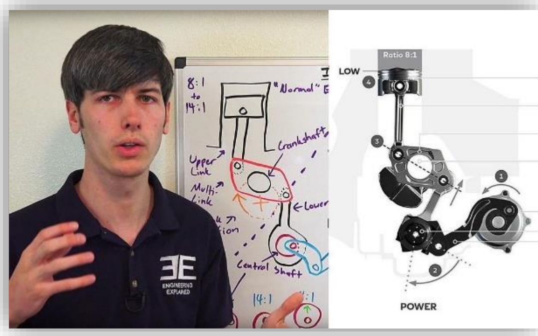
Ni som ser filmen noterar förmodligen att vid 12:45 kör Jason Fenske förbi en Jaguar X-Type som försöker byta fil, utan han reagerar. Jason kanske borde köpa Autopilot, trots allt? Men i kommentarerna till filmen kan man läsa att Jaguarföraren glömt blinkers på, så det var ingen större fara att köra förbi.



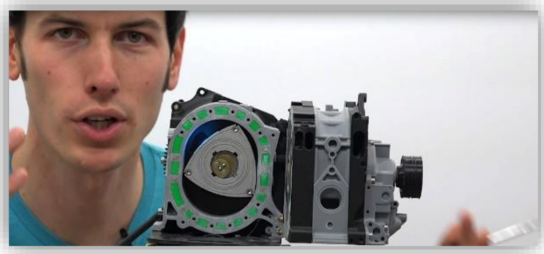
[Jason Fenske på Engineering Explained köper Tesla Model 3 – ger både bra och dåliga betyg]



[Jason Fenske på Engineering Explained kör elbilen Nissan Leaf – räckviddsångest men funkar ändå bra]



[Infinitis variabla kompressionsförhållande – förklarat av Jason Fenske]



[Nu kommer du att förstå: Explained Engineering förklarar hur wankelmotorn fungerar]



[Fem fel du gör som förstör dubbelkopplingslådan]

6. Prov: Nya Audi A1 Sportback – liten men tuff

Av Clemens Hirschfeld

Publicerad 2019-02-01, 06:11

Efter åtta år i tjänst och 800.000 sålda exemplar är det äntligen dags för en ny generation av Audis minsta modell. Trots teknik från VW Polo och ett infotainmentsystem från storebror A8 har A1 Sportback en alldeles egen karaktär.



De tre slitsarna under huvens kant ska anknyta till 80-talets sport quattro.

Sedan 2010 är Audi **A1 instegsalternativet** från Ingolstadt, men efter den senaste modelloffensiven är nu minstingen även äldst i laget. Dags för avlösning alltså och första punkten på programmet var att pensionera tvådörrarsalternativet och endast erbjuda den nya generationen med fyra dörrar.

Nya A1 bygger på MBQ-plattformen A0 som inte enbart erbjuder mer utrymme utan även moderna assistanssystem samt aktuella tre- och fyrcylindriga kraftkällor. Dessutom kan man för första gången erbjuda lyxklassens infotainmentsystem. Men en sak i taget.

Så glada vi blev när vi hittade brevet med inbjudan i redaktionens låda. Några dagar i soliga Malaga för att testa Audis senaste tillskott lät ju inte alls dumt.

När planet väl landade insåg vi ganska snabbt, precis som pensionärsarmadan som reste tillsammans med oss, att Malaga inte alls var särskilt soligt och varmt för tillfället utan endast marginellt varmare än Stockholm. Osis! Men vi var ju ändå här för att jobba.



Rutig klädsel som i Golf gti? Nja, nästan. A1 går att få med pepitarutigt tyg

Utifrån utmärker sig den tre centimeter bredare och mer än fem centimeter längre bilen genom vässade karosslinjer, häftiga LED-strålkastare i pilform och lånade detaljer från 80-talsmonstret Sport Quattro.

Ur den långa raden av uppradade testfordon föll valet på 200-hästars toppmodellen med DSG-låda. Förutom testbilens löjligt häftiga Turboblå kulör med svart kontrasttak och vita fälgar, finns ytterligare nio olika exteriörfärger, elva fälgalternativ, tre exteriöralternativ samt tre olika interiörer att välja mellan. De flesta valmöjligheterna går att kombinera med varandra efter tycke och smak.

Innanför dörrarna känns nya Sportback väl sammansatt på sedvanligt Audimanér, men inte riktigt lika lyxig som föregångaren. Även i den dyra interiörlinjen Design pryds dörrsidorna av hårdplast, som varken känns särskilt trevlig eller ser inbjudande ut, oavsett hur många fejkådringar designavdelningen har tryckt på det billiga materialet.

Som tur är var det dock det enda vi hade att anmärka på. Annars glänser interiören med tjusiga tillval som mys-belysning, dekordetaljer i exteriörfärg samt passande klädsel och till och med ett 3D-soundsystem från självaste B&O.

Instrumentklustret är helt digitalt i nykomlingen, men kräver en uppgradering i form avinfotainmentsystemet med 10,1-tums pekskärm för att blomma ut fullt med bland annat kartvisning. Systemet är vänt mot föraren, fantastiskt högupplöst och utan långa reaktionstider.

Tack vare mjukvaran från A8 stöds infotainment- och navigationssystemet av online-tjänster och språkstyrningen förstår även alla slags dialekt utan problem. Ja, även skånska av det grötigaste slaget!

I motsats till märkets större modeller får man fortfarande sköta klimatanläggningen med hjälp av konventionella vred i nya A1. Ett skönt och uppskattat avbrott i bilarnas digitalisering. Dessutom är handbromsspaken kvar! Halleluja!



Inte bästa platsen i bilen, men även vuxna får rum.

Kupéutrymmet känns luftigt och tack vare ett ökat axelavstånd på nio centimeter sitter nu också långa personer bekvämt i baksätet. Även gigantiska bilbarnstolar får numera plats i minstingen! Bagageutrymmet bjuder på goda 400 liter och fäller man baksätet ökar lastvolymen till hela 1 090 liter.

Vi fyller alltså lastutrymmet och beger oss till testbanan längre in i landet och hamnar direkt i trafikproblem. Tid att testa säkerhetsutrustningen ombord, som Pre-Sense-assistans, filhållningssystemet och den adaptiva farthållaren som håller bilen mitt i filen med precis lagom mycket avstånd till framförvarande fordon. Trevligt!

När trafiksituationen till slut normaliseras och vi kan fortsätta vår resa börjar vägarna långsamt övergå från spikraka motorvägar till slingrande landsvägar. Här borde toppmodellen med sitt påklistrade Sport Quattro-arv komma till sin rätt!

Men kraftpaketet som delas med Polo GTI känns varken sportig eller särskilt entusiastiskt trots 200 hk och 320 Nm. Inte ens DSG-lådan, som känns lite seg i starten, men som annars plöjer genom växlarna med kirurgisk precision, kan ändra på detta. Till det kommer styrningen som snabbt svarar på rattutslag, men som annars är väldigt återhållsam med feedback. Svänger vägen förblir A1 beräknelig och neutral i alla lägen.

Det känns givetvis säkert men inte speciellt roligt för sportiga förare. Framför allt när det adaptiva chassit aldrig överger sin komfortabla grundinställning. Audis ambition att göra A1 tilltalande för den breda massan fungerar inte särskilt bra när man är på bushumör.

Vi når till slut Ascari Race Resort, där vi byter vår trötta toppmodell mot en grön A1 35 TFSI med bronsfärgade fälgar och en 150-hästars turbobensinare som lånats från VW Golf. I A1 renas alla bensindrivna bilar med hjälp av ett partikelfilter. Dessutom stänger motorn av två av sina fyra cylindrar när man inte använder samtliga kraftreserver, för att spara drivmedel.

Den gröna bilen är utrustad med en manuell sexväxlad låda och övertygar oss med fin känsla och inte alltför korta slaglängder. En riktig glädjespridare som tack vare sina 250 Nm ger tillräcklig med kraft redan från låga varv. Här finns absolut inget behov av att växla ofta.

Annars bjuder drivlinan inte på några som helst otrevliga överraskningar och inte heller standardchassit har några problem att hålla oss kvar på de stundtals riktigt katastrofala vägarna runt Ascaribanan.



Ren och fräsch interiör med samma infotainment som i
Audis större och dyrare modeller, samt led-belysning här och var.

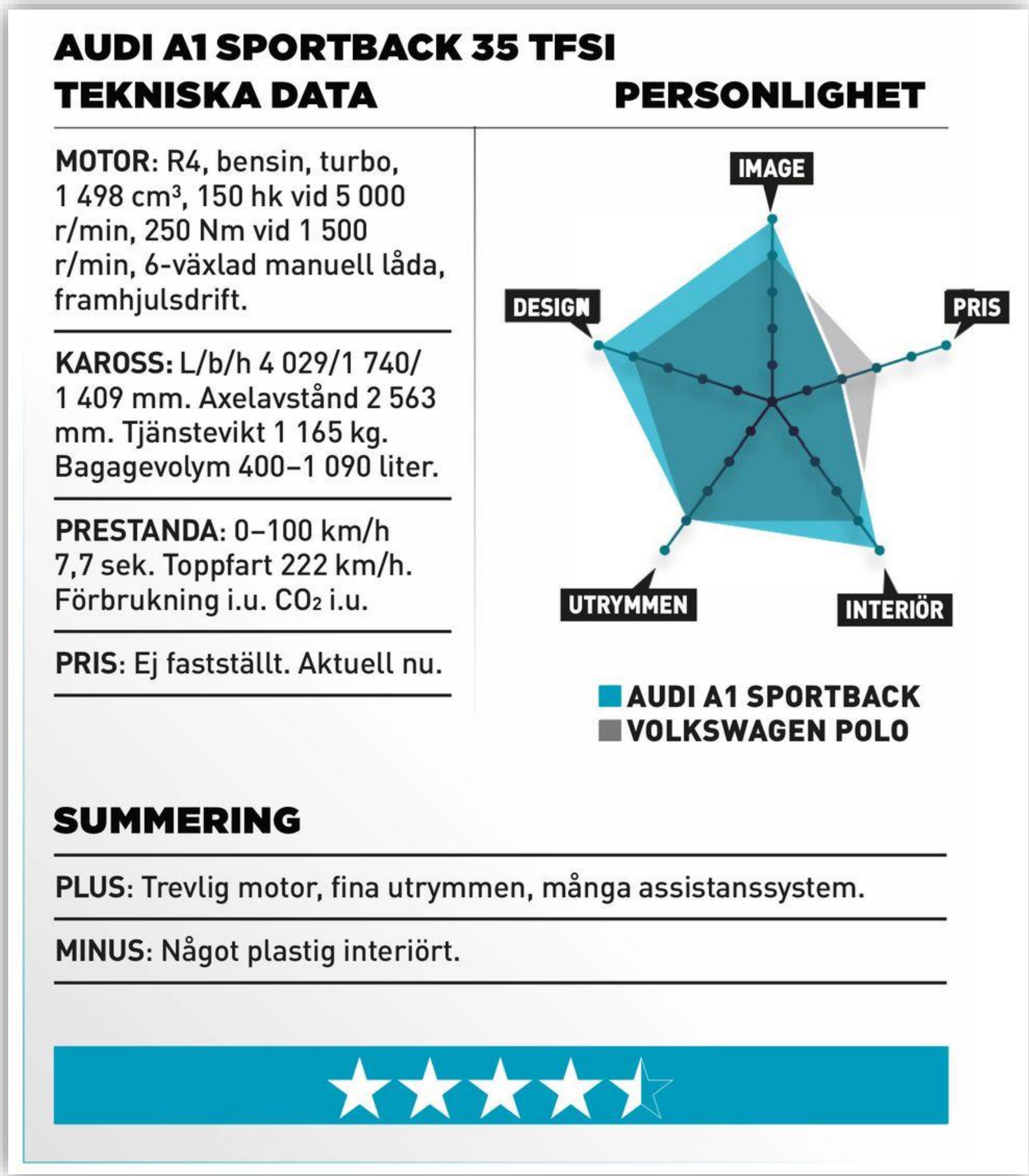


Snett bakifrån syns de markerade höfterna tydligt.

Återstår endast frågan om priset. I Sverige är det bara A1 30 TFSI med 116 hästar och 35 TFSI med 150 hk som är konfigurerbara, ännu så länge. De kostar som följer:

A1 Sportback 30 TFSI 6-växlad, 116 hk: 225.900 kronor.
A1 Sportback 35 TFSI 6-växlad, 150 hk: 235.900 kronor.
A1 Sportback 30 TFSI S-tronic, 116 hk: 245.900 kronor.
A1 Sportback 35 TFSI S-tronic, 150 hk: 255.900 kronor.

Den nya generationen Audi **A1** känns kanske inte lika lyxig som föregångaren, men den optiska och tekniska evolutionen väger tyngre än någon enstaka hårdplastdel. Nykomlingen bjuder på mer plats, fler assistanssystem och renare motorer för samma pris som den utgående modellen.



AUDI A1 SPORTBACK 35 TFSI

TEKNISKA DATA

MOTOR: R4, bensin, turbo, 1 498 cm³, 150 hk vid 5 000 r/min, 250 Nm vid 1 500 r/min, 6-växlad manuell låda, framhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 029/1 740/ 1 409 mm. Axelavstånd 2 563 mm. Tjänstevikt 1 165 kg. Bagagevolym 400–1 090 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 7,7 sek. Toppfart 222 km/h. Förbrukning i.u. CO_2 i.u.

PRIS: Ej fastställt. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

SUMMERING

PLUS: Trevlig motor, fina utrymmen, många assistanssystem.

MINUS: Något plastig interiört.

Av Clemens Hirschfeld
BEARBETNING: Tobias Mersinger. FOTO: D Wollstein, G Fordham

7. QUIZ: Vad kan du om Saab - de sista åren



[QUIZ: Vad kan du om Saab - de sista åren]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Provkörning av Porsche Macan S

Oskar Krüger 3 februari 2019

Porsche tar, till skillnad från många andra, ett facelift på allvar. När Macan efter fyra år ansiktslyfts skulle den lika gärna kunna presenteras som en ny modell.



Att kliva upp i en Porsche i stället för att sjunka ner i en skalstol är något vi blivit allt vanare vid. Interiören är Porsche-typisk i märkets minsta suv men Macan har inte fått den nya mittkonsolen från Cayenne och Panamerasom har en jättestor pekplatta runt växelväljaren. I stället är utrymmet fortfarande belamrat med hederliga knappar och den stora växelväljaren står tydligare i centrum. På instrumentpanelen har Macan fått en ny större touchskärm som stärker släktskapet med Cayenne samtidigt som ratt och mätarkluster är hämtat från lagerhyllorna i Stuttgart.

Det är lätt att tro att nya Macan är en helt ny generation, men det är det inte utan en facelift och det är faktiskt bara fyra år drygt sedan Macan kom till världen. Till skillnad från de flesta tillverkare tar Porsche uppsminkningen av Macan på allvar. Här är det inte bara nya strålkastare och nya kulörer på karossen. Porsche har finslipat motorer, chassi, bromsar, fjädring och hela bilen känns ny.

Porsche går så hårt in på detaljnivå att de beskriver den nya bromspedalen som ska ge bättre känsla genom andra, bättre, material. Dessutom ska det inte glömmas att den är hela trehundra gram lättare än tidigare. Hjulupphängningen har fått mer aluminium än tidigare och den fjädrade vikten har sjunkit med 1,5 kg på framaxeln. Märks detta på de kurviga vägarna uppe i Mallorcas häpnadsväckande bergsvägar?



Partikelfilter monterat och tio extra kusar i S-modellen.
I basversionen sprang några hästar bort.

Kanske om man kör de olika direkt efter varandra. Men genom att bara köra nya Macan känns det riktigt bra. Porsche-känslan är närvarande, även om den inte är lika extrem som i en Porsche 911. Den höga sittpositionen är såklart den största skillnaden men styrningen är skarp och med GT-ratten som är 15 mm mindre (tillval) känns Macan smidig. Angiven tjänstevikt uppges till 1 865 kg men fjädringen motverkar karosskrängningar effektivt.

Porsche är verkligen mästare på att bygga bort suvkänslan! Fjädringen är hela tiden fast utan att vara obekvämt hård. Provkörningsbilarna har justerbar luftfjädring som tillval men ärligt talat märks inte skillnaderna på de olika lägena särskilt mycket. När vi testade Panamera Turbo tidigt våren 2018 var det extremt tydliga steg mellan de olika lägena, i nya Macan är skillnaderna betydligt mindre. Inställningarna av körprogram sker i vanlig Porsche-ordning genom ett vred på ratten.

Efter ett byte längs vägkanten från Macan till Macan S är skillnaden väldigt stor, större än jag väntat mig och större än jag vågat hoppats på. För den raka fyran i Macan utan S är ärligt talat ingen rolig maskin. Om det är ett sätt att locka in nya kunder eller sänka utsläppskraven kan jag inte svara på men motorn i Macan andas inte Porsche. Motorn är egentligen väldigt fin men när den är placerad i en Porsche lever varken motorljud, karaktär eller kraft upp till förväntningarna.

Observera att effekten i fyran har sjunkit från 252 hk till 245 hk på grund av ditsatt partikelfilter. Även Macan S har fått partikelfilter, två stycken till och med, men ändå har effekten gått upp med 10 hk och ligger nu på 354. Men skillnaden mellan de bägge motorerna sträcker sig långt utöver vad siffror kan uttrycka. Redan efter de första meterna är skillnaden tydlig. Det mullrar i ett helt annat register och direkt uppstår känslan att det finns mycket kraft till förfogande.

V6:an med turbo integrerad i V-et har redan prövats i andra Porsche-modeller och resultatet är riktigt bra. Även om den sjuväxlade dubbelkopplingslådan gärna växlar strax innan 6 500 r/-min under fullgasacceleration är motorljudet inspirerat och bra. Porsche har en ny åttaväxlad dubbelkopplingslåda som sitter i Panamera men den har alltså inte stoppats ner i lillsuven.



Provkörningsbilen var utrustad med 295/35 R21 baktill.
De bidrar inte direkt till bra ljudkomfort.

När vägarna rätar ut sig och hastigheten höjs är det tydligt att Macan lider av samma problem som Cayenne E-Hybrid led av i testet vi gjorde i nummer 21/2018. Nämligen däckljud. Cayenne hade då extrautrustade 21-tumsfälgar med extrema däckdimensioner. Lika extrema dimensioner har inte den Macan jag kör men 265-däck fram och 295-däck bak räcker för att däckljudet ska bli förvånansvärt högt på de spanska vägarna, där brukar bilar annars gå oförskämt tyst så det är alltid en varningsklocka när en bil upplevs högljudd här nere. Som standard sitter dock smalare däck monterade, intressant för den som är nojig över ljud i kupén.

Porsche fortsätter att pumpa ut bilar med en utsökt hög nivå. Macan är bara en i ledet och levererar en lagom finslipad kombination av sport och komfort för att vara värdig Porsche-emblemet och samtidigt vara en bra bil. Porsche marknadsför Macan som klassens sportbil. Men hur är det med Porsches omvärldsbevakning? De verkar ha missat bland andra Alfa Romeo Stelvio Q och Mercedes-AMG GLC 63.

För värre bilar i klassen finns, sen om de är lika bra som Porsche är tveksamt. Men snabbare är de. Macan Turbo har presenterats och har 400 hk tagna ur en ny 3,6-liters V6:a. Vilket alltjämt är 110 hk mindre än tidigare nämnda. Köper du en Macan idag så köp Macan S. Den är värd varenda krona av de 60 000 som den kostar utöver vanliga Macan.

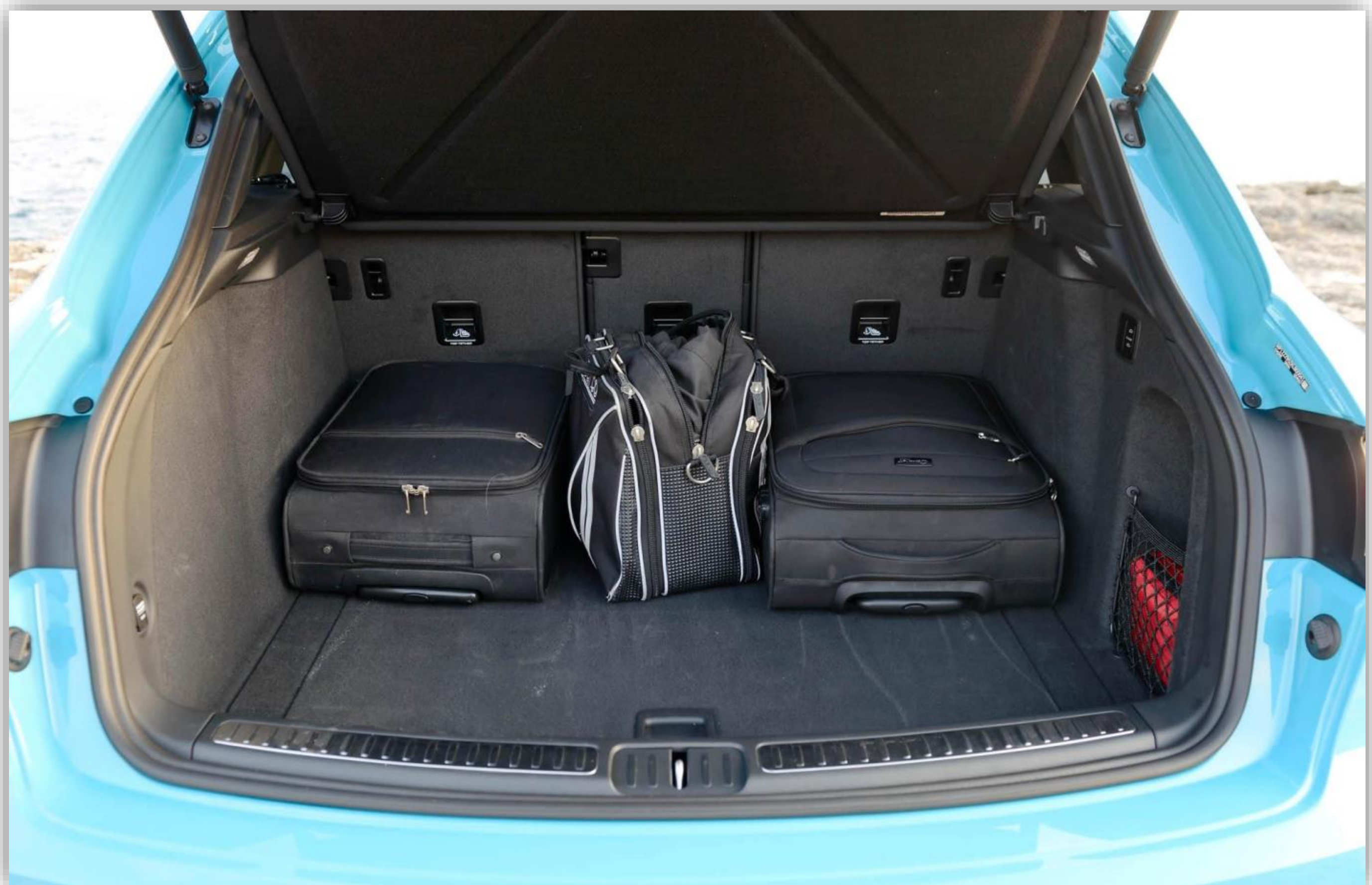
Terrängegenskaper

Porsche Macan är trots sin sportiga uppsyn byggd för att klara av tuffare körning även vid sidan av asfalten. Vilket är lite av poängen med en suv. Samtliga Macan har en standardmonterad fyrhjulsdrift som i grunden endast driver bakhjulen men vid behov kan all kraft fördelas till framaxeln via en haldex-liknande lamellkoppling.

Med standardfjädring är markfrigången 20,5 cm, rampvinkeln 17,1 grader och frigångsvinkel fram/bak 24,8/23,6 grader. Jämförelsevis har Volvo XC60 21,6 cm markfrigång, 20,8 grader rampvinkel och frigångsvinkel fram/bak 23,1/25,5.



Bredare infotainmentskärm men samma kontrollbrygga vid växelspaken.



Bagaget är sig likt och det rymmer samma volym som tidigare modell, nämligen 500-1 500 liter.

Det här är nytt!

Bensinpartikelfilter

Både Macan och Macan S har fått partikelfilter.

Hästar

Macan har tappat sju hästkrafter medan Macan S har fått tio extra.

Infotainment

Macan har fått Porsches nya 10,9-tums infotainmentskärm.

Chassi

Nya länkar i hjulupphängningen och modifierade stötdämpare ska ge Macan bättre körkänsla.

Porsche Macan S

Pris

660 000 kronor, säljs nu. Första kundleverans, mars 2019.

Motor

Bensin. Längsmonterad 6-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 11,2:1. Borrning/slag 84,5/89,0 mm, cylindervolym 2 995 cm3. Max effekt 354 hk (260 kW) vid 5 400-6 400 r/min, max vridmoment 480 Nm vid 1 360-4 800 r/min.

Kraftöverföring

Motor fram, fyrhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda. Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, alt. Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning

Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,0 meter.

Bromsar

Ventilerade skivor fram och bak (keramiska som tillval). Antisladdsystem.

Hjul

Lättmetallfälg. Fram: Fälgbredd 8 tum, däck 235/60 R18, Bak: Fälgbredd 9 tum, däck 255/55 R18.

Mått/vikt (cm/kg)

Axelavstånd 281, längd 470, bredd 192, höjd 162, spårvidd f/b 166/165. Markfrigång 20,5. Tjänstevikt 1 865, maxlast 715, max släpvagnsvikt 2 400. Tank 65 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 500-1 500 liter.

Fartresurser

Acceleration 0-100 km/h 5,1 s, toppfart 254 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC)

Blandad körning 0,86 l/mil. CO2 196 g/km.

Bränsleförbrukning (WLTP)

Ingen uppgift.

Garantier
Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Skatt
10 042 kronor per år de första tre åren, därefter 2 230 kronor per år.

Rivaler



Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC
Med en V6:a på 367 hk är GLC något starkare är Macan S. Porschen har högre kvalitetskänsla och är roligare att köra.
Pris: 628 900 kronor.



BMW X3 M40i
Med 354 hk är X4 M40i exakt lika stark. BMW sticker ut och använder rak sexa i stället för V-motor.
Pris: 645 500 kronor.



GALLERI
Porsche Macan facelift 2019
24 bilder

9. Uppdatering stoppade elbilen Nio – passagerarna strandade

Av Erik Söderholm

Publicerad i dag, 12:44

Tesla är inte längre ensamma om att erbjuda uppdateringar av bilens mjukvara över nätet. Det kan även kinesiska elbilsuppstickaren Nio skryta med. Men det går inte alltid som tänkt...



En Nio-elbil blev helt strandad på en motorväg i Kina under onsdagen, efter att föraren begärt en uppdatering av bilens mjukvara.

Föraren som skulle testa bilen blev tillsammans med en Nio-representant kvar i bilen i över en timme, uppger South China Morning Post.
Trots att polisen kom fram till bilen i flera omgångar för att ta reda på vad som hänt kunde föraren inte ens hissa ned rutan.

Nio har bett om ursäkt för händelsen och ska "optimera" processen för hur uppdateringar görs. Nio påminner också bilägarna om att det är säkrast att göra uppdateringen när bilen är säkert parkerad, inte när man sitter stillastående i bilkö som i det här fallet.



[Kinesiska Nio med ny elbil – kan byta ut batteriet istället för att ladda]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Corvette Final Edition finns nu i Europa

Mattias Rabe 31 januari 2019

Corvette C7 är på upphällningen och Chevrolet spottar därför ur sig en rad olika specialversioner. Corvette Final Edition heter varianten som nu finns tillgänglig i Europa.



Många går och väntar på Corvette generation C8 med mittmotor, men nuvarande generation, C7 kallad, håller ut ännu ett litet tag. I Europa presenteras nu en sista specialversion av den ikoniska modellen, en version som döpts till Final Edition. Det betyder inte att när denna limiterade upplaga är slutsåld så är även Corvette det. Standardmodellerna Stingray, Grand Sport och Z06 kommer nämligen att finnas med hela vägen in i kaklet.

Corvette Final Edition finns bara i coupéutförande, antingen som Grand Sport eller som Z06. Final Edition innebär valmöjlighet mellan två olika färger – Sebring Orange Tintcoat Metallic och Ceramic Matrix Gray Metallic. Det innebär också svartlackerade cupfälgar som täcker kolfiberkeramiska bromsskivor med gråmålade bromsok, frontsplitter i kolfiber samt sidokjolar i samma material. Svarta stripes över framskärmarna ingår om man väljer i Grand Sport. Z06 går lottlös på denna punkt.

Interiört är Final Edition-bilarna utrustade med högglansiga kolfiberpaneler, Nappa-läder på stolarna, ratten, växelspaken, instrumentbrädan, dörrarna och mittkonsolen. Läder- och textilytor hålls ihop av blå sömmar om bilen är grå och ”neutrala” sömmar om bilen är orange. Performance Data Recorder och Competition-sportstolar är också en del av Final Edition-utrustningen.

I Tyskland kostar Corvette Grand Sport Final Edition från motsvarade 1,2 miljoner kronor medan Z06 Final Edition kostar från 1,45 miljoner kronor. Båda modellvarianterna finns tillgängliga nu.

11. Bugatti Chiron tömmer tanken på nio minuter

Av Erik Söderholm, publicerad 2017-04-13 15:05, uppdaterad 2019-02-01 10:58

Bugatti Chiron är en galen skapelse. Få bilar kan konkurrera med effekten och prestandan i uppföljaren till Veyron. Det här är verkligen en av bilvärldens mest extrema bilar och sådana bilar kommer med extrema siffror.



Vi har tidigare skrivit om hur svindyr föregångaren Bugatti Veyron är att äga. Ett oljebyte kostar som en ny Volkswagen Polo: drygt 170.000 kronor. Och en ny uppsättning däck kostar över 250.000 kronor.

Det verkar som att nya Chiron kan bjuda på minst lika imponerande siffror.

- När det gäller vridmoment pressar W16-motorn i Bugatti Chiron ur sig 1.600 Nm vid 2.000 r/min. Tjänstevikten är 1.996 kilo, så vridmomentet relativt bilens vikt blir nästan 800 Nm per ton. Det är betydligt mer än Ferrari 488 GTB som "bara" pressar ur sig 492 Nm per ton.
- Bugatti Chiron accelererar till 100 km/h på mindre än 2,5 sekunder, till 200 km/h på 6,5 sekunder och 300 km/h på 13,6 sekunder. Det innebär att Chiron gör 200 km/h innan en Ford Fiesta ST gör 100 km/h, och 300 km/h klaras av snabbare än en Nissan Note når 100 km/h.
- Chiron kan tömma bensintanken på 100 liter på nio minuter om bilen körs som den bör – på toppfartsspärren.
- Bugatti Chiron kostar 44.282 kronor om året att skatta i Sverige med nya bonus/malus-systemet. Då har vi räknat på ett koldioxidutsläpp på 516 gram per kilometer. Vilken tur då att skatten minskar till "bara" 9.270 kronor om året efter tre år.
- En genomsnittlig Bugatti Chiron-ägare har 64 andra bilar, tre helikoptrar, tre jetplan och en yacht. En Chiron körs i genomsnitt 260 mil om året.

Källa: Autocar



[Så svindyrt är det att äga en Bugatti Veyron]



[Bentley Bentayga har en klocka som kostar 1,2 miljoner kronor]



[Så svindyra är delarna till sportbilarna – växellåda för 340.000]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Ta en blund i Suzuki Jimny

Peter Klemensberger

2 februari 2019

Suzuki Jimny må vara en liten bil men duger gott som campingvagn. Se bara hur du kan få den ombyggd i Japan.



FILM:* *https://youtu.be/YOUyJSWClSI

Nya Suzuki Jimny är ett hett ämne bland bilintresserade, även hos oss på Teknikens Värld. Vi kanske har rapporterat lite väl flitigt om bilen som inte ens rullar på svenska vägar än.

Med intresset för Jimny är det inte bara Suzuki själva som gnuggar händerna utan även eftermarknadsaktörer. Tigare har vi skrivit om stylingkit som får Jimny att likna betydligt större ”konkurrenter” från Storbritannien och Tyskland.

I Japan kan man nu konvertera sin Jimny till campingbil. Jo, du läste rätt. Den lilla bilen rymmer en sovplats för två och även ett pentry. Bädden mäter 180 centimeter i längd (165 på förarsidan) och 120 centimeter i bredd. Madrassen är sex centimeter tjock, då den är tredelad tar den förvånansvärt lite plats i bagageutrymmet vid förvaring. Se en demonstration i klippet nedan.

Konvertering, som även omfattar vadderade fönsterskydd, kostar 78 000 yen på sajten Car Center Takai, vilket motsvarar närmare 6 500 kronor. Det avser själva bädden – pentryt är ännu bara på prototypstadiet.

Men när det gäller Jimny som modell finns det även grus i den eventuella framgångssagan. Modellen fick dåligt betyg av Euro NCAP och under World Car Awards betedde sig bilen högst märkligt.





Peter Klemensberger

13. 140 drömbilar från RM Sotheby´s Youngtimer Collection

Av Pär Brandt Publicerad 2019-02-01, 19:47

Mer 80-tal än det här kan det inte bli. Och vi har aldrig sett en sådan läcker samling bilar samlade på ett ställe. 140 rariteter!



En helt otrolig bilsamling och alla 140 bilarna har ägts av en samlare.

***FILM*: https://youtu.be/fiLImHQbjis**

Programledaren Chris Harris brukar aldrig vara blyg när det gäller att spinna runt i stora moln av däckrök. Men i den här filmen är det Chris Harris själv som går i spinn.
Upphetsningen når såna höjder att Chris Harris får hämta andan och lugna ner pulsen, flera gånger. Och det finns goda skäl, maken till drömgarage har vi aldrig sett – om man nu gillar häftiga 80-talsmodeller, och en del 90-talare.

Bilsamlingen – som faktiskt tillhör en enda samlare – ska säljas hos RM Sotheby´s i deras specialauktion Youngtimer Collection. Den första auktionen sker i Paris, 6 februari, och innehåller sammanlagt 140 bilar.
I den unika samlingen ingår flera unika AMG-modeller, värstingar från Alpina och specialmodeller från BMW, Porsche och Mercedes. Här finns också många brittiska dyrgripar från Rolls-Royce, Bentley, Jaguar och Aston Martin. Dessutom en försvarlig andel av riktigt roliga sportmodeller från Japan. Minst och fräckast är en Renault R5 Turbo 2 (mittmotor) i absolut nyskick.

Den bil som antas klubbas för den högsta summan är en BMW Alpina B7 Turbo S från 1982 med bara 5.800 mil på mätaren. Bilen värderas till närmare tre miljoner kronor.

Pär Brandt

14. Halverade investeringar i bilfabriker i Storbritannien

Nyhetsbyrån Direkt

Publicerad: 31 januari 2019, 15:52

BREXIT

Investerandet i bilindustri i Storbritannien halverades under förra året, samtidigt som produktionen föll 9,1 procent till femårslägsta. Det skriver företrädare för brittiska fordonsindustrins förening (tillverkare och handlare) i ett pressmeddelande, där man uppmanar politiker i den kaotiska brexit-debatten att ta sig samman.



Hondabilar redo att skeppas i väg i hamnen i Southampton.

"I dag varslar vi politiker i alla läger om att göra sitt yttersta för att undvika en avtalslöst brexit och hänvisar till denna statistik", skriver branschorganisationen.

Takten har gått ner allteftersom osäkerhetsnivån rörande brexitavtalets vara eller icke vara har växt, uppger företrädarna. Två tredjedelar av industrin är "i risk" vid ett avtalslöst utträde 29 mars.

Biltillverkare som BMW, Nissan, Honda och Toyota är några av de tillverkare som har produktion i Storbritannien och önskar fortsatt frihandel för att kunna exportera till EU-länder.

15. Uppgifter: Nissan skrotar framtidsplan för X-Trail i Storbritannien

Linnea Bolter

Publicerad: 02 februari 2019, 16:50

Uppdaterad: 02 februari 2019, 17:51

BREXIT

Brexit kan bli ett hårt slag för brittisk bilindustri. Enligt nyhetskanalen Sky News kommer Nissan tillkännage ett beslut att lägga ned planerna på att tillverka en av sina populära bilmodeller i Storbritannien.



En anställd vid Nissans bilfabrik i Sunderland, Storbritannien, monterar handtag på en dörr till en Nissan Juke.

Brexit fortsätter att skörda affärer från Storbritannien. Enligt källor till den brittiska nyhetskanalen Sky News kommer den japanska biljätten Nissan att skrota planerna på att börja tillverka bilmodellen X-Trail i sin fabrik som ligger i staden Sunderland i nordöstra England.

Sky News rapporterar att Nissan väntas offentliggöra beslutet i nästa vecka. Eftersom det handlar om framtida tillverkningsplanerar ska det inte drabba några anställda. Däremot blir det ännu en ilsken fackla som kastas i debatten om framtiden för Storbritanniens bilindustri – knappt åtta veckor före brexit.

DAGENS NYHETER.

16. 100 skäl att hurra för Citroën

Uppdaterad 2019-02-02 publicerad 2019-01-31

Det är Citroëns år i år. Det klassiska franska märket fyller 100 år!



En legend redan under sin långa livstid – Citroën 2 CV.

Firandet inleds redan nästa vecka på Retromobileutställningen där Citroën ställer ut inte mindre än 30 fordon.

Det blir tio produktionsbilar, tio koncept och tio tävlingsbilar.

Bland produktionsbilarna finns givetvis 2 CV och DS Pallas liksom märkets första modell Type A. Men Citroën väljer också att ta med nya C5 Aircross suv.

Bland konceptbilarna får vi bland annat se Camarque, Karin och Tubik.

Citroëns sportiga historia representeras av modeller som DS21 från 1969 års Marocko-rally, Xsara Kit Car och C3 WRC.

Fordonen visas på Paris Expo vid Porte de Versailles mellan 6 och 10 februari.

I vår och sommar följer en rad andra evenemang för att fira märkets hundra år.



Allt började med Citroën Type A, tillverkad 1919–23.
Den följdes närmast av modellerna Type B2 och Type B10.

Historien började 1919 med att André Citroën började tillverka bilar under eget namn. Den första modellen Type A hade en fyrcylindrig motor med en cylindervolym på 1,3 liter och en effekt på tio hästkrafter. Toppfart: 65 km i timmen.

Tidpunkten visade sig vara rätt. Suget efter bilar hade börjat ta fart efter första världskrigets slut året före. Redan 1920 hade Citroën sålt över 10.000 bilar.

Vid invigningen av bilmässan i Paris den 12 oktober 1922 visade Citroën prov på djärv marknadsföring. Ett flygplan cirklade runt Paris och lyckades skriva märkets namn i luften.

Några år senare, 1925, inleddes en spektakulär annonskampanj som präglade hela bilden av Paris: Eiffeltornet kläddes med 250.000 glödlampor som lyste upp varumärket. Charles Lindberg använde det som riktmärke när han kom in för landning efter sin historiska Atlantflygning 1927.

Kampanjen satte fart på tillväxten. 1926 var produktionen uppe i 400 bilar – per dag och antalet anställda var 31.000.

1936 gjordes de första skisserna i ett projekt som mynnade ut i en modell som blev klassisk: Citroën 2 CV. Samma år presenterades 11 MI, världens första dieseldrivna personbil.

2 CV presenterades slutligen 1948, tre år efter andra världskrigets slut. Modellen kom i en rad versioner och tillverkades i hela fem miljoner exemplar fram till den 27 juli 1990.



Ratt med en eker, lite av en Cittraspecialitet. Här i en DS Pallas.

Den 6 oktober 1955 väckte Citroën sensation på bilmässan i Paris med modellen DS. Den liknande inget annat på marknaden. Den hade former som en farkost hämtad från en science-fiction film och tekniska lösningar som fick andra bilar att framstå som hopplöst omoderna.

Besökarna blev som tokiga. 750 bilar såldes på mindre än en timme och när mässan stängde var 80.000 order lagda.

Övriga milstolpar i företagets historia:

1974: Citroën slås samman med Peugeot.

1975: den sista DS tillverkas.



Britten Chris Meeke var en av rallyförarna som fick ta plats i framgångsrika C3 WRC, fransmannen och niofaldige världsmästaren Sébastien Loeb en annan.



Citroën Camargue, konceptbil från 1972 med linjeföring av Bertone.



Praktisk eller opraktisk? Konceptbilen Camargue premiärvisades på Frankfurtsalongen 2011.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

17. Abarth firar 70 år med specialversioner

Peter Klemensberger 2 februari 2019

Modellerna 595 och 124 kommer i specialversioner när det sportiga italienska märket firar 70 år.



2019 ser ut att bli ett kalasår. Vi har tidigare skrivit om att Citroën fyller 100 år (och i morgon kommer en om att Bentley gör detsamma) samt att Mini kommer ut med en jubileumsmodell för att fira "Kojans" 60 år. Nu ansluter Abarth till gänget firare. Specialversioner av modellerna 595 och 124 kommer nu när man firar 70 år.

Som brukligt när det gäller jubileumsmodeller handlar det om emblem och lite extra. I fallet med Abarths 70 årsfirande för modellen 595 kommer en del saker som standard som tidigare varit tillbehör. Competizione-versionen får saker som Abarth Telemetry som manövreras via en sjutumsskärm, avgassystemet Record Monza och Konis dämpre av typen FSD (Frequency Selective Damping) på bakhjulen. Även versionerna Turismo, och Pista och basmodellen 595 omfattas av firandet på olika nivåer.

124-serien, Spider och GT, får även de ovan nämnda avgassystem och en handfull nya "historiska" kulörer att välja på.

Nöjer man sig inte med det ger Abarth 20 till 30 procents rabatt på saker som instegslist i kolfiber och förstyvningsstag i motorrummet.

Det var den 31 mars 1949 som Carlo Abarth grundade företaget. Första bilen var 204 A Roadster som baserades på Fiat 1100 och som genast blev en vinnarvagn.

Försäljningen går uppåt även för lilla Abarth. Förra året sålde man 23 500 bilar i Europa – uppåt 36,5 procent jämfört med föregående år.





Abarth 124 GT med hardtop i kolfiber. Först i klassen, menar Abarth.



Grundaren Carlo Abarht, hans åkdon – och äpplen 1965.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

18. Bentley firar 100 år med jubileumsmodell

Peter Klemensberger

3 februari 2019

Det brittiska bilmärket fyller 100 år – en jubileumsversion täcks av under Genèvesalongen.



Allt fler bilmärken når hundraårsdagen, Citroën är en av dessa och om deras firande skrev vi om nyligen. Bentley är ett annat och till Genèvesalongen tjuvstartar man sitt firande, den riktiga födelsedagen är 10 juli, genom att lansera en jubileumsmodell som är inspirerad av en av märkets första tävlingsbilar. Ett smakprov presenteras nu i form av bilden ovan och filmklippet nedan.

Märket grundades av Walter Owen Bentley med ett enkelt mål: att bygga ”en snabb och bra bil – bäst i sin klass.” 1931 kom man i Rolls-Royce ägo och sedan 1998 ingår man i Volkswagen-koncernen och har cirka 4 000 anställda.

Du har välinte missat vår provkörning av nya Bentley Continetal GT? Den kan du läsa i sin helhet här.

Peter Klemensberger

Feber

19. Gamla racerbilar räddade från ett liv på museum

Av Bobby Green

2019-02-01 kl 20:00

Bilar är till för att användas!



FILM: https://youtu.be/V-rYGg_74PE

Det vi ser här är en National från 1911 och en Packard från 1912. Båda två racerbilar från då-tiden och den sistnämnda tros vara den äldsta av sitt slag kvar. Men det fina med dessa är att de inte står oanvända på något museum och ruttnar bort, utan de används och fungerar kanon.

Mer om dessa två fantastiska bilar på länken nedan.

hagerty.com +



Bobby Green

20. Grattis Dodge Dart!

Carl Legelius **6 februari 2009**

DAGENS NAMNSDAGSBIL

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Dorotea och Doris har namnsdag hyllar vi Dart!



Daimler

När Daimler 1959 avtäckte sin sportbil med glasfiberkaross och egenutvecklad 2,5-liters V8 var det inte bara formgivningen som väckte uppmärksamhet. I USA reagerade Chrysler Corporation på att Daimler kallade bilen Dart, ett namn som **Dodge** just skulle börja använda på en ny bil.

Lilla Daimler valde att snabbt döpa om sin bil till **SP250** för att göra Chrysler nöjda. SP250 var tack vare glasfiberkarossen lätt och motorns dryga 140 hk räckte till en toppfart på nära 200 km/h. Modellen tillverkades till 1964 och i omkring 2 600 exemplar.

Dodge

Dodge Dart som namn dök upp första gången på en Ghia-byggd show-bil 1956 men det var först som 1960 års modell en Dart gick att köpa hos Dodgehandlarna.

Från början handlade det om en full-size-bil, 1962 kom andra generationen Dart, en nedskalad fullsize-bil med svulstig formgiving. Den ersattes 1963 av ännu en ny Dart, en uttalad kompakt-bil.

Dodge Dart var tillsammans med sin omkostymerade helbror Chrysler Valiant **Sveriges mest sålda jänkare på 1960-talet**. Hemligheten var storleken, men också marknadsföringen av im-portföretaget ANA.

Modellen hade en extravagant men samtidigt återhållen, kompakt stil. De markerade ögonen var komna ur företagets hiskeliga turbinexperiment och nog var det fortfarande lite av 1950-talets raketförtjusning över bakpartiet.

En originell kaross med små hjul och stora överhäng, **Virgil Exner** fick till linjespelet, men helt lätt var det inte att koka ner storbilsgesterna till "småbilsformat".

GT-modellens främsta särdrag var hardtoplösningen med helt nervevbara sidorutor bak. Stilen och det faktum att Chrysler hade ett gott kvalitetsrykte gjorde bilarna begärliga för ungdomar på 1970-talet.

Fjärde generationen Dart kom som 1967 års modell och lades ned 1969 för att 1970 ersättas av sista upplagan som tillverkades fram till 1976.



Har man en gång sett en Daimler SP250 gömmer man den inte, linjerna var … karaktäristiska.



Dodge Dart Pioneer Wagon 1960



1964 var andra året för den kompakta Dodge Dart.
GT HardTop kostade 23600 kr, tillägg för automatlåda var 1300 kr.



Dodge Dart GTS Convertible 1967



Dodge Dart Demon 1972

SLUT